MIESIĘCZNY DODATEK „NA TROPIE“

Rok I. 10. maja 1934 r. Nr. 2



Oficjalny Organ Kierownictwa Drużyn Żeglarskich.

Witold Bublewski.

Pod pełnemi żaglami.

Wiemy wszyscy, iż jazda na „fordewind“ jest najbardziej uciążliwa, oraz wymaga ogromnej rozwagi i doświadczenia. Gdy się pędzi pełnemi żaglami w pogodę sztormową, u steru stają najlepsi sternicy, a pozostała załoga jest zawsze gotowa do wykonania wszelkich prac, które zapewniają statkowi jego dalszą żeglugę.

Gdy objektywnie patrzymy na harcerską pracę wodną, musimy powiedzieć, iż „płynie“ ona obecnie „fordewindem“. Jeśli się zważy, iż żegluga ta odbywa się przy bardzo ostrym podmuchu, mimowoli nasuwa się objekcja: czy nie zaszybko? czy żagle naszej organizacji wytrzymają tak silne natężenie? Czy załoga jest już na tyle zgrana i wyszkolona, iż potrafi dać sobie radę z awarjami i burzą, na walkę, z którą każdy żeglarz powinien być przygotowany? A gdy padnie głos ostrej komendy: „wszyscy na pokład“, wie gdzie jego miejsce i co ma czynić.

Pytania te są troską tych wszystkich, którzy trzymają obecnie rękę na sterze harcerskiego żeglarstwa i uważnie śledzą każdy najczulszy nawet ruch igły magnesowej — którą jest nasz program, oraz patrzą na barometr nastrojów natężenia i wysiłku całej naszej organizacji.

Igła magnetyczna Harcerstwa jest dobrze skompensowana, a barometr pracy również wskazuje tendencję zwyżkową. Mamy więc żeglugę pomyślną. Potrafiliśmy zjednać naszej pracy wielu przyjaciół. Przyjaciół, którzy rozumieją i potrafią ocenić wysiłki Harcerstwa, a co najważniejsze obdarzyli nas swojem zaufaniem, które wszelkiemi siłami musimy utrwalić. Pozyskane zaufanie Władz Harcerskich i szerokiego społeczeństwa będziemy jednak posiadali do chwili utrzymania swej aktywności, stałego pogotowia pracy, oraz dodatnich rezultatów naszych planowych wysiłków. Z chwilą gdybyśmy przestali kroczyć w pierwszych szeregach żeglarskich młodej generacji, rola nasza będzie drugorzędna, zaufanie i sympatja

KIEROWNIK DRUŻYN ŻEGLARSKICH
ZWIĄZKU HARCERSTWA POLSKIEGO.

Warszawa.
Ul. Myśliwiecka Nr. 3/5

Po powrocie z urlopu otrzymałem telegram zjazdu drużynowych drużyn żeglarskich z dnia 20 marca b.r.

Zapewnienie drużyn pozwala mi ufać, że właśnie młodzież harcerska spowoduje żywe zainteresowanie się morzem całego społeczeństwa polskiego.

Dziękuję drużynom żeglarskim za to zapewnienie i życzę im dalszego rozrostu oraz powodzenia w ich tak ważnej dla Państwa pracy.

Świrski k.-adm.

J. Swirski, kontr-admirał.

przejdą do kogo innego. Musimy więc stale utrzymywać na wysokim poziomie swe pogotowie do pracy i sprawność organizacyjną.

Pierwsza próba wypadła pomyślnie. Naczelnik Harcerzy za pośrednictwem listu okólnego zawołał: „wszyscy na pokład“. Na skutek tego alarmu w dniu 25 lutego 34 r. przybyli do stolicy piloci chorągwi a dnia 18 marca piloci i olbrzymia większość drużynowych, oraz zastępowych samodzielnych jednostek wodnych, z całego terenu Rzeczypospolitej (łącznie 285 osób).

Ci, którzy byli na odprawie pilotów i drużynowych, muszą stwierdzić, iż żeglarstwo nasze poszło daleko naprzód. Poziom dyskusji, sposób ujmowania i podchodzenia do wszelkich interesujących nas spraw nie ustępował zupełnie podobnym obradom, jakie odbywają się w organizacjach złożonych z samych „Senjorów Żeglarstwa“. Ta jednomyślność, którą podkreślam raz jeszcze, i rzeczowe ustosunkowanie się do wszelkich poruszanych na konferencji zagadnień, były wprost wzruszające i walnie przyczyniły się do nawiązania bezpośredniej i serdecznej nici przyjazni pomiędzy kierownikami pracy, a przedstawicielami najmniejszych komórek organizacyjnych.

Żeglarstwo harcerskie wykazało swą jednolitość, siłę i niezłomną wolę dalszej walki o ideę, którą reprezentuje. Obecność Naczelnika Harcerzy, oraz najbliższych jego współpracowników, udział Prezesa Zarządu Głównego L. M. i K. Gen. Orlicz-Dreszera w otoczeniu członków Zarządu Ligi podkreśliły powagę wspomnianej odprawy.

(Dokończenie na str. 7.)

Jak ożaglować łódź.

Przystępując do ożaglowania łodzi, przedewszystkiem zapytamy siebie — ile metrów kwadratowych ma wynosić ogólna powierzchnia naszych żagli? Praktyka wykazała, że powierzchnia ożaglowania powinna znajdować się w granicach od 1,4 do 2,5 iloczynów z długości łodzi przez jej szerokość. Jeśli mamy do czynienia z łodzią długą i wąską — bierzemy spółczynnik 1,4 a gdy mamy jacht kilowy dość szeroki — spółczynnik zbliżony do 2,5 — jednak **w żadnym wypadku nie większy.** Naprzykład, jeśli długość łodzi wynosi 8 m, a szerokość — 2 m, to zastosujemy raczej spółczynnik zbliżony do 1,4 i wobec tego powierzchnia ożaglowania będzie wynosiła: $8 \times 2 \times 1{,}4 = 22{,}4$ m². Dla łodzi o wymiarach $4 \times 1{,}5$ damy stosunek nieco większy, jednak powierzchnia jej ożaglowania nie powinna w żadnym wypadku przekroczyć cyfry $4 \times 1{,}5 \times 2{,}5 = 15$ m².

Dla kajaków — jako łodzi, wyjątkowo wąskich i długich i bezkilowych, spółczynnik powinien zmaleć od 1,2 do 1,0 — a nawet do 0,8. (Dla kajaka o wymiarach $5 \times 0{,}80$ damy żagle $5 \times 0{,}8 \times 0{,}8 = 3{,}2$ m²).

Na małych żaglówkach możemy z powodzeniem zastosować osprzęt typu **ket**, to znaczy z jednym tylko żaglem — co niezmiernie upraszcza sytuację. Celem zupełnego uproszczenia sobie roboty, możemy tu użyć ożaglowania typu **luger**. Do manewrowania jednak wygodniejszym jest osprzęt typu **slup** (dwa żagle, **fok i grot**). Kajaki najlepiej uzbraiać w osprzęt typu **kecz** lub **szkuner** — z pozbawieniem tych ostatnich z przedniego żagla — **foka**, który na kajakach jest właściwie tylko zabawką i niepotrzebną przeszkodą. Przy tych typach osprzętu musimy stawiać dwa maszty, ale uzyskujemy zato, oprócz wielu innych zalet, lepszą zwrotność kajaka i ogólne obniżenie środka ożaglowania (patrz niżej). Użycie jednego z tych typów osprzętu jest rzeczą prawie nieodzowną, jeśli chcemy, by kajak jako tako żeglował.

Stosując we wszystkich powyższych typach osprzętu ożaglowania **Marconi'ego**, zyskamy na szybkości. Jednak przy własnoręcznej robocie mniej kłopotu będziemy mieli z ożaglowaniem **goflowem.**

Żagle szyjemy w kształcie trójkątów lub prostokątów. Przy szyciu żagli Marconi'ego, najlepiej wzorować się na żaglach jachtów.

Wzajemne rozmieszczenie żagli względem siebie i względem kadłuba łodzi, zależne jest od położenia t. zw. **środka bocznego oporu łodzi.** Środek bocznego oporu jest to środek ciężkości wzdłużnego profilu zanurzonej części kadłuba łodzi. Środek ten musimy sobie znaleźć. W tym celu rysujemy sobie na grubej tekturze dokładny obrys profilu wzdłużnego zanurzonej części kadłuba, oczywiście w pewnej skali. Tekturkę te zawieszamy za dowolny punkt na nitce i, po uspokojeniu się tekturki rysujemy na niej prostą będącą przedłużeniem nitki. (Najlepiej wykonywać to przy ścianie). Czynność tę powtarzamy kilkakrotnie, zawieszając tekturkę za coraz to inny punkt.

Wszystkie wyrysowane na tekturce proste powinny przeciąć się w jednym punkcie, który będzie właśnie poszukiwanym środkiem bocznego oporu.

Środek ciężkości całego pola żaglowego łodzi zwie się jego **środkiem ożaglowania.** Jak znaleźć środek ożaglowania łodzi, możemy dowiedzieć się z wielu podręczników żeglarskich*) — pokrótce o tem wspomniane będzie w jednym z następnych numerów „Żeglarza".

Wzajemne położenie środków bocznego oporu i ożaglowania, jest rzeczą najważniejszą, dla łodzi. Gdy źle umieścimy środek ożaglowania, łódź nie będzie mogła żeglować.

Najprostszą wskazówką w sprawie umieszczenia środka ożaglowania względem środka bocznego oporu, jest następująca: środek ożaglowania umieszczamy na prostej pionowej, leżącej przed środkiem bocznego oporu w odległości 0,05 (5%) długości łodzi po linji wodnej (waterlinji).

Jeśli np. łódź ma, w linji wodnej długość 7 m, to środek ożaglowania umieścimy przed środkiem bocznego oporu w odległości $7 \times 0{,}05 = 0{,}35$ m.

Środek ożaglowania umieszczamy na wysokości równej 0,8 do 1,2 szerokości łodzi nad linją łączącą końce steru. Naprzykład przy szerokości łodzi 2m — odpowiednia wysokość winna się zawierać w granicach 16m — 2,4 m. Od powyższych granic nie należy odstępować.

Jeśli do łodzi dorabiamy miecz, a do steru, płetwę, powinniśmy je tak urządzić, by po ich wypuszczeniu środek bocznego oporu nie przesunął się do przodu, ani do tyłu.

W tym celu możemy postąpić w następujący sposób:

Obliczamy powierzchnię wystającej z kadłuba części miecza i powierzchnię wyst. części płetwy. Znajdujemy, sposobem, opisanym wyżej, środki ciężkości tych powierzchni (na tekturowych rysunkach tych części w tej samej, co obrys profila kadłuba — skali). Przesuwamy miecz (tekturkę) wzdłuż kilu w ten sposób, by wspólny środek ciężkości miecza i płetwy znalazł się na prostej pionowej, przechodzącej przez środek bocznego oporu.

Wspólny środek ciężkości płetwy miecza będzie się znajdował na prostej, łączącej poszczególne środki ciężkości tych powierzchni i będzie dzielił tą prostą odwrotnie proporcjonalną do wielkości tych powierzchni. To znaczy, że jeśli np. płetwa będzie miała powierzchnię cztery razy mniejszą od miecza, to wspólny środek ciężkości będzie się znajdował w odległości — równej ¼ dystansu pomiędzy środkami ciężkości — od śr. ciężk. miecza (bliżej miecza).

Gdybyśmy dorobili do łodzi miecz, nie troszcząc się o jego położenie względem podłużnego profilu zanurzonej części łodzi — nawet najlepiej żeglująca bez miecza łódź zaczęłaby po jego wypuszczeniu źle się zachowywać.

Łódź, u której środek ożaglowania będzie dalej, niż trzeba, wysunięty do przodu — będzie odpadać od wiatru (dziób będzie stale wykręcał się za wiatrem). Gdy środek ożaglowania przesunięty będzie zanadto ku tyłowi — łódź będzie zakręcała na wiatr. Chcąc płynąć obranym kursem, musielibyśmy — w obydwóch wypadkach — trzymać ster znacznie odchylony na jedną z burt.

Żeglarstwo w zimie. Bibl. H. D. Ż.

*) Manewrowanie jachtem żaglowym. J. K.

Ster właśnie jest tu najlepszym sprawdzianem, czy łódź została prawidłowo ożaglowana. Przy prawidłowem ożaglowaniu, łódź powinna płynąć bez steru, a przynajmniej z małym tylko wychyleniem steru na zawietrzną (rumpel na nawietrzną).

Jeśli przy prostem położeniu steru łódź bardzo silnie zawraca dzióbem na wiatr — to znaczy, że łódź jest silnie nawietrzną. Należy w takim wypadku przesunąć środek ożaglowania do przodu. Gdy jest odwrotnie — środek ożaglowania przesuwamy dla wyrównania do tyłu. Możemy też zmienić środek bocznego oporu, robiąc przeróbki w falszkilu. W tym wypadku postępujemy odwrotnie: przy nawietrzności środek bocznego oporu przesuwamy do tyłu, a przy zawietrzności — do przodu.

Zmianę położenia środka ożaglowania można przeprowadzić przez:

1) odpowiedni przechył masztu,

2) zmniejszanie lub zwiększanie powierzchni poszczególnych żagli,

3) zmianę rozmieszczenia żagli względem kadłuba.

Przy ożaglowywaniu łodzi nie należy nigdy przekraczać ram, omówionych powyżej. Przy zbyt wielkich płaszczyznach żaglowych, łódź będzie nam się stale wywracać za lada silniejszym podmuchem.

Kadłub łodzi, jeśli to jest kadłub łodzi zasadniczo wiosłowej, musi ulec pewnym przeróbkom. Łodzie, stosunkowo szerokie, mogą otrzymać tylko balast wewnętrzny. (Najlepiej bańki z wodą). Łódź wąską zaopatrzeć trzeba w falszkile. Wszystkie łodzie o małem zanurzeniu zaopatrzeć trzeba w miecz, aby przeciwstawić się dryfowi.

Najtrudniej jest żeglować na kajaku zasadniczo wiosłowym, posiadającym żagle. Do żeglowania właściwie takie kajaki nie nadają się. Kajak żaglowy musi być krótszy i szerszy i mieć inną linję kadłuba. J. K.

P. Z. K.

Polski Związek Kajakowców.

Małopolsko-śląski P. Z. K. w Krakowie organizuje w czasie Zielonych Świąt w dniach 20 i 21 maja b. r. Międzynarodowy Wyścig Górski Długodystansowy o Mistrzostwo Polski. Regaty te, dostępne dla kanadyjek i kajaków-składaków odbędą się na Dunajcu od Nowego Targu do Nowego Sącza. Kluby, oraz organizatorzy ufundowali cały szereg efektownych nagród. Jest to pierwszy tego rodzaju wyścig w Polsce, mający doniosłe znaczenie propagandowe kajakarstwa górskiego.

Zebranie żeglarskie.

Redakcja „Szkwału" zorganizowała w dniu 14 kwietnia b. r., zebranie żeglarskie w lokalu L. M. i K. Zebranie zaszczycił swoją obecnością p, gen. Zaruski M. Obecni byli redakcja „Szkwału", członkowie A. Z. M., Kier. Harc. Druż. egl. P. Z. Z. i in. Przewodniczył zebraniu dh. por. Kuczyński. Tematem obrad było omówienie zalet i braków „Szkwału".

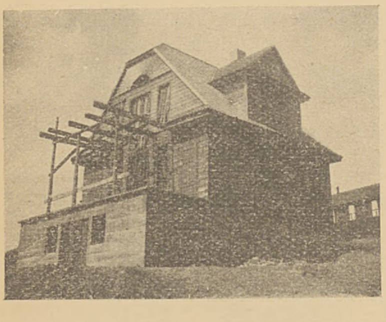
Podkreślono znaczenie doniosłe pisma żeglarskiego, na łamach którego mogą wypowiadać się wszyscy „opanowani zarazą żeglarską".

Powstał projekt stworzenia stałych zebrań żeglarskich.

Z NAWIETRZNEJ BURTY

Przystań w Wilnie.

We wrześniu 1933 roku wobec licznie zebranych gości i przedstawicieli władz odbyło się poświęcenie przystani „Błękitnej Jedynki Żeglarskiej". Ogólny koszt budowy wynosił około 10.000 zł. Fundusze drużyna zdobyła częściowo z subsydjów, a częściowo własnym wysiłkiem. Część robót została wykonana przez członków drużyny. Schron betonowy wykonany został przez 3 baon saperów, w zamian za co drużyna zorganizowała kurs oświatowy dla żołnierzy. Przystań jest ważnym ośrodkiem harcerskim na Wileńszczyźnie.



Przystanie na wodach śródlądowych.

Budowa małych przystani to budowa wielkiej turystyki wodnej.

Zazwyczaj każda fachowa książka, a nawet większy artykuł, zaczyna się t. zw. bujdologją. Zgodnie z przyjętemi zwyczajami musiałbym w pierwszych wierszach, czy na pierwszych stronach wyjaśniać, czem są przystanie, do czego służą, uzasadnić konieczność ich budowania i opisać ich historję.

Uważam jednak, że żeglarzom nie trzeba tłumaczyć, czem jest przystań i do czego służy, lecz zaznaczyć muszę, że oprócz swego zasadniczego przeznaczenia grać może ona rolę warsztatu, klubu, boiska sportowego, plaży, ośrodka kulturalno-oświatowego okolicy, co może zjednać harcerzom sympatję i wpływy i t. d. i t. d. W szczególności może być... przystanią dla izby harcerskiej, gdy tę ostatnią spotkają ciężkie perypetje na lądzie.

Rzecz prosta, że wszystko zależy od warunków miejscowych (głównie od tego, czy miejscowi harcerze mają głowy na plecach, czy są to tylko same plecy).

Co do historji przystani, to ta się wcale nie zaczęła, bo pierwszy kapitan, pan Noe, wylądował szczęśliwie na górze Ararat. Z tego powodu dają się czasem słyszeć głosy, uważające przystanie za rzeczy zbyteczne.

Nasi żeglarze, choć sympatyzują z Noem i tworzą objekty, pływające o zaletach nawigacyjnych... arki (łodzie i kajaki t. zw. własnej konstrukcji), doszli do wniosku, że łatwiej, taniej i wogóle praktyczniej jest budować przystań, aniżeli górę Ararat.

Polska musi być pokryta siecią przystani harcerskich.

Naogół przystanie nasze muszą być tanie, lecz wygodne. Powinna być przewidziana (zwłaszcza dla większych) możliwość budowy „po kawałku", w miarę, jak będzie napływać gotówka, tak jednak, by każda nowowykończona część nadawała się natychmiast do użytku.

Przytoczone wyżej cechy, jak również rozmaite warunki miejscowe, nie pozwalają na ścisłe ustalenie typu przystani, tak, jak mamy kajaki i łodzie typu „H", zmuszają jednak do opracowania szablonu ramowego, w którem będą uwzględnione różne odchylenia.

W następnych numerach postaram się podać szkic takiego szablonu.

Jeszcze jedno: unikajmy spółek z innemi organizacjami, bo harcerze na tem kiepsko wychodzą. **St. Peterek.**

Pod pełnemi żaglami.

(Dokończenie ze str. 7.)

A gdy po skończonym „alarmie" uczestnicy konferencji rozjechali się do domów, pozostały w ich pamięci niezapomniane dowody wielkiego wspólnego twórczego wysiłku, i zwyciężonych przeszkód:

5000 żeglarzy w 305 zastępach, których przeciętny wiek to 17 lat, 20 nowo-budujących się przystani, 38 zorganizowanych ostatnio punktów postojów dla naszych wycieczek wodnych, 10 morskich jachtów jednakowego typu. 17-to tonowa ratownicza łódź żaglowo-motorowa, własny Harcerski Ośrodek Wyszkolenia Morskiego w Jastarni (przez który przejdzie 400 harcerzy), „Fundusz Żeglarski", na którego koncie są już pieniądze na kupno statku szkolnego; tysiąc łodzi, któremi dysponują harcerskie jednostki żeglarskie; stu piętnastotysięczny zupełnie realny budżet Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich.

Tego wszystkie zapomnieć nie można.

Ten dorobek i wysiłek żeglarzy upoważnia nas do tworzenia pięknych i pełnych optymizmu planów na przyszłość.

Ale pamiętajmy: płyniemy „fordewindem", najlepsi sternicy na ster! załoga gotowa do alarmu! Do portu jeszcze daleko, a po drodze czekają na nas mgły, rafy i burze, a nawet jeszcze większe niebezpieczeństwo, jak: lenistwo i niedołęstwo.

Ufajmy swemu kompasowi i pilnujmy, by ciśnienie w naszym barometrze nie zaczęło opadać, zmniejszać się, a wtedy szczęśliwie przycumujemy się, mocno i na stałe nad brzegiem Polskiego Morza, do którego prowadzą też wszystkie „śródlądowe ścieżki wodne", tak często przez harcerzy wiosłem mierzone.

Książki.

W związku z nadchodzącym sezonem letnim i akcją kursową Głównej Kwatery Harcerzy zapoznać się należy z następującemi książkami, które są do nabycia w Głównej Księgarni Wojskowej oraz we wszystkich większych Księgarniach w Polsce.

„Organizacja harcerskich drużyn żeglarskich" (Cena zł. 2,—), **Harcerska łódź żaglowa wiosłowa"** (cena zł. 1,70) F. Gabryelewicza i **„Budowa dwuosobowego kajaka harcerskiego typu H"** Jabłońskiego **(Cena zł. 3,50).**

Kuczyński J. — **Roboty linowo-żaglowe na stopień żeglarza zł. 0,65.**

Kuczyński J. — **Wioślarz** zł. 2,90. **Żeglarstwo w zimie** 2,—..

„Praktyczne wiadomości z astronomji żeglarskiej" praca J. Kuczyńskiego, niezbędna dla każdego jachtsmena oraz przy szkoleniu zawodowych marynarzy. Daje wszystkie wiadomości z dziedziny astronomji, wymagane przy egzaminie na dyplom szypra I klasy. Cena zł. 250.

„Jachtowa praktyka morska" J. Kuczyńskiego obejmuje naukę o statku, jego wyekwipowaniu, prowadzeniu i konserwacji. Cena 7.50.

Wiadomości z dziedziny nawigacji, oraz niezbędne przepisy o wymijaniu, sygnały, flagi, światła, zbiór komend oraz opis odpowiednich przyrządów i ich użycie zawiera praca gen. M. Zaruskiego **„Nawigacja jachtowa"**. Cena zł. 5.—.

Gen M. Zaruski z talentem opisuje swoje podróże morskie w dwóch niezwykle ciekawych książkach p. t.: **„Na pokładzie Iskry"** (cena zł. 1,50) i **„Moja czwarta podróż na Witeziu"** (cena zł. 1,—).

Zasadnicze komendy i rozkazy przy manewrach na statkach żaglowych (uzgodnione z komendami marynarki wojennej oraz zalecone przez Dep. Morski Min. Przem. i Handlu do użytku na statkach handlowych). Książka gen. M. Zaruskiego.

Prawa i obowiązki kapitanów i sterników jachtowych. Regulamin służby na jachtach. Alarmy, Gen. M. Zaruskiego.

Z kierownictwa drużyn żeglarskich.

Listy okólne.

Dnia 15 kwietnia b. r. kierownictwo rozesłało do drużyn i komend Chorągwi listy okólne żg 8, żg 9, żg 10. Listy omawiają sprawę kursów morskich, które odbędą się w Harcerskim Ośrodku Morskim w Jastarni w terminach:

30. VI. — 15. VII. kurs informacyjny i instruktorski dla przeszkolenia instruktorów na dwa pozostałe kursy.

15. VII. — 12. VIII. 5 kurs morski w Jastarni.

15. VII. — 12. VIII 6 kurs morski w Gdyni, w Ośrodku Morskim P. U. W. F. i P. W.

12. VII — 12. IX. 7 kurs morski w Jastarni.



Kurs morski na Święcie Morza r. 1933. (fot. R-on.)

Prace przygotowawcze do kursów są w całej pełni i Kierownictwo dołoży wszelkich starań, aby kursy spełniły swoje zdanie i stanęły na wysokim poziomie żeglarskim. Praca pomyślana jest w ten sposób, że każda czwórka kursantów będzie miała swego instruktora. Szkolenie odbywać się będzie na 10 nowych jachtach jednakowego typu (wingbot) i ewentualnie na statku szkolnym.

Na kursach będzie można odbywać próby na wszystkie stopnie harcerskie lądowe i żeglarskie. Zgłoszenia należy nadsyłać drogą służbową do 25 maja br.

Pod pełnemi żaglami.

Praca żeglarska w harcerskich drużynach doszła do tego stopnia rozwoju, że zaistniała potrzeba zrobienia bilansu tych poczynań. Pod redakcją druha Turka Wł. powstała praca zbiorowa „Pod pełnemi żaglami“. Sprawozdanie to, obrazujące rozwój żeglarstwa w harcerstwie od jego początków do czasów ostatnich, ukaże się w najbliższym czasie.

Z terenu.

Gdańsk.

Od roku 1929 istnieje w Gdańsku I Morska Drużyna Harcerska im. Zygm. Augusta. Praca i sporty wodne rozwijają się w drużynie szybko i pomyślnie. Harcerze szkolą się na jachtach Klubu Morskiego, mają własną przystań, całą fotylę kajaków, na której odbywa się pierwsze szkolenie rokrocznie przyjmowanego narybku żeglarskiego. Drużyna brała udział w zeszłorocznej sztafecie Katowice — Gdynia; w regatach morskich na Bornholm w czerwcu ubiegłego roku brał udział jako członek załogi jachtu „Pirat“ harcerz T. Prochitko. W sierpniu wypłynął jacht „Pirat“ z całkowicie harcerską załogą do Szwecji i Danji na 2-tygodniowe pływanie pod komendą druha Prechitki.

Dnia 14 marca b. r., w obecności licznie zebranych gości odbyło się zakończenie teoretycznego kursu żeglarskiego zorganizowanego przez I. Morską D. H. Przemawiał komendant Hufca Harc., życząc kursistom „dobrego wiatru“ i zapewniając pomoc Hufca przy organizowaniu przez drużynę imprez żeglarskich; oraz kom. Druż. druh Prechitko. Opiekun drużyny rozdał świadectwa z ukończenia Kursu.

Odśpiewaniem „Hymnu Bałtyku“ zakończono kilkumeisięczną pracę. Z okazji zakończenia kursu zebrano na „Fundusz żeglarski“ — 4,50 gld.

Z Chorągwi Wileńskiej.

Drużyna w Nowych Trokach ma świetne warunki rozwoju, mogąc korzystać z wielkich obszarów wodnych jezior i dużego taboru żeglarskiego L. M.

Chorągiew Wileńska posiada 3 drużyny, 38 zastępów żeglarskich. Główne ośrodki: jeziora Trockie, jezioro Narocz, Wilja, Niemen. Warunki dla rozwoju żeglarstwa świetne. Dotychczasowe wyniki prac żeglarskich na terenie Chor. Wileńskiej świadczą, że drużyny i zastępy żeglarskie wywiązują się z zadań dobrze. Najstarszą i najsilniejszą jednostką żeglarską Chorągwi jest Błękitna Jedynka Żeglarska Wilno.— Posiada własną przystań nad Wilją, zorganizowała szereg obozów żeglarskich na jez. Trockich i nad Naroczą. Żeglarska Drużyna w Niemnie przystępuje do budowy przystani. W bieżącym sezonie projektuje się budowa Harcerskiego Ośrodka Żeglarskiego nad Naroczą.

Chorągiew Poznańska.

Praca żeglarska w Chor. poznańskiej stale posuwa się naprzód, czego wyrazem jest konferencja żeglarska, która odbyła się w Poznaniu w dniu 4 marca b. r. W konferencji udział wzięło 107 harcerzy-żeglarzy z 14 środowisk Wielkopolski oraz delegaci organizacyj propagujących sporty wodne.

Wygłoszono cały szereg przemówień okolicznościowych oraz referaty na temat wyszkolenia, turystyki wodnej i pracy społecznej drużyn żeglarskich.

Ze sprawozdań kierowników drużyn i zastępów wynika, że praca żeglarska na terenie chorągwi stoi na należytym poziomie. Konferencję zakończył pilot, nawołując do dalszej pracy i zbiórki na fundusz jachtu szkolnego. Druż. Wilków Morskich zorganizowała kurs instruktorski budowy modeli żeglujących. Sport ten drużyna uprawia już od roku 1927. Członek druż. inż. Jan Czarnecki opracował książkę o budowie modeli, która ukaże się w bibl. Kier. H. D. Ż. Drużyna dąży do szerokiego spopularyzowania tego sportu.

Chorągiew Śląska.

Komenda Chorągwi Śląskiej zorganizowała dn. 24 kwietnia br. jednodniowy kurs budowy kajaków typu „Smyk“.

W Orłowej odbył się teoretyczny kurs żeglarski dla polskich drużyn harc. w Czechosłowacji. Komendę sprawował hm. Leon Szneja; kierownikiem zajęć i instruktorem był hm. Kohutek. Zainteresowanie kursem wśród uczestników było duże. Kurs obejmował wykłady z teorji żeglarstwa, zajęcia praktyczne z liniarstwa, śpiewy i gawędy. Absolwenci kursu poprowadzą pracę żeglarską na terenie drużyn polskich w Czechosłowacji.

Hufiec żeglarski w Płocku.

przejawia wielką żywotność, a praca postawiona jest na wysokim poziomie. Od dnia 29. IV. — 3. V. 1934 r. Hufiec organizuje „Dnie harcerskie w Płocku“. Program przewiduje cały szereg uroczystości i imprez między innemi poświęcenie przystani harcerskiej.

Czyś spełnił swój obowiązek?

Lista sum, wpłaconych na „Fundusz Żeglarski Głównej Kwatery Harcerzy“ (P. K. O. Nr. 14 188),

Lista nr. 1.

(C. d.)

Chor. Radomska: Solec n/Wisłą Przepiórka M. — 4 zł.

Chor. Poznańska: Poznań — Czarniecki Wł. — 1, Inowrocław — Kom. Hufca Harc. — 5 zł. Harcerska druż. żegl. — 10 zł. Oborniki — 1 żegl. druż. — 5 zł. Swarzędz — 1 harc. druż. — 8 zł. Wojciechowski Witalis — 1, Bydgoszcz — 4 druż. harc. — 3 zł. 88 gr.

Chor. Pomorska: Chełmża — 4 druż. żegl. im. Paderewskiego — 2 zł. 30 gr. Grzywno — 40 dr. pomorska im. Bolesława Chrobrego — 3 zł. Tczew — 3 druż. żegl. — 10 zł. Chojnice — Kom. Hufca — 1 zł. Gdynia — Krasnodębski Stan. — 1 zł.

Chor. Warszawska: 39 Warsz. Druż. Harc. — 130 zł. 19 Warsz. druż. harc. — 30 zł. 41 Warsz. druż. harc. — 2 zł. 38 Warsz. druż. harc. — 2 zł. Błaszczyk Kazimierz — 2 zł. Klimaszewski Wincenty — 1 zł. Peterek St. — 1 zł. Jarnuszkiewicz Jerzy — 1 zł. Olbromski Antoni — 2 zł. Bublewski Witold — 1 zł. Kuczyński Jan — 1 zł.

Chor. Wileńska: Wilno — Bujnicki Paweł — 1 zł. Troki — 1 żegl. druż. harc. 93 zł. Nowogródek — Murawski Anatol — 10 zł.

Chor. Śląska: Partyka E. — 2 zł. Żmuda Franc. — 2 zł. Komenda Hufca Tarnowskie Góry — 3 zł. Krawczyk W. — 2 zł. 1 Dr. Harc. im. M. Zorykiej, Myślenice — 2 zł. Mendera W. — 7 zł.

Chor. Zagłębiowska: Częstochowa — III. Dr. H. Rylski Z. — 1 zł. Rychter Jan — 1 zł. Żminkowski Eugenjusz — 1 zł. 11 Druż. Harc. — 1 zł. Wojciechowski W. — 1 zł. (c. d. n.)

ŻEGLARZ miesięczny dodatek **„NA TROPIE“** Adres Redakcji: Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich, Warszawa, ul. Myśliwiecka 3/5. Adres Administracji: „Na Tropie“, Katowice, ulica Szafranka, Konto P. K. O. Nr. 305 330. — Prenumerata roczna łącznie z „Na Tropie“ — 5 zł, dopłata do prenum. „Na Tropie“ — 1 zł.